

CURSO A DISTÂNCIA
COMISSÁRIO DE VOO

REGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL



AeroTD
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL



CNPJ	72.443.914/0001-38
Mantenedora	AERO TD ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME
Instituição	AERO TD Escola de Aviação Civil
Esfera Administrativa	Privada
Endereço (Rua, Nº.)	Rua Madalena Barbi nº 46.
Cidade UF CEP	Bairro: Centro - Florianópolis SC. CEP: 88.015-200
Telefone	0800 887 1555 (48) 32235191
Eixo Tecnológico:	Infraestrutura
Curso:	Comissário de Voo
Carga Horária Total:	159 horas

Sumário

Módulo I	5 a 33
----------------	--------



Fonte: www.revistaflap.com.br

MÓDULO I

REGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL

APRESENTAÇÃO

Caros alunos,

Nosso objetivo é levar até você, um conhecimento panorâmico sobre os passos trilhados para a regulamentação da aviação civil.

Vamos juntos!

1.1 CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

(CBAer - LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986)

Histórico:

A primeira legislação inerente à aviação civil brasileira, que instituiu o Código Brasileiro do Ar, foi o Decreto-Lei n. 483, de 08 de Junho de 1938.

Em 1966, um novo Código Brasileiro do Ar foi criado, por intermédio do Decreto-Lei n. 32, de 18 de novembro, revogando as disposições trazidas pelo Decreto-Lei de 1938.

A última atualização feita, e que está em vigor atualmente, foi a de 19 de Dezembro de 1986, sancionada pela Lei n. 7.565, a qual instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Disposições Gerais

- O CBAer é um conjunto de normas e leis que regem e organizam os direitos e deveres da aviação civil brasileira. Todas as ações que podem e devem ser feitas dentro do espaço aéreo brasileiro têm uma regulamentação que as rege.

- O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções, Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar, e pela OACI (Organização da Aviação Civil Internacional).

- Este Código se aplica a *nacionais e estrangeiros*, em todo o território nacional, assim como no exterior, até onde for admitida sua extraterritorialidade.

- Este Código pode ser aplicado ao brasileiro no exterior.

- O CBAer contém leis que regem e dizem respeito à *navegação aérea, ao tráfego aéreo, aos serviços aéreos, às tripulações, à aeronave e aos transportes aéreos*.

Disposições de Direito Internacional Privado

São consideradas situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - As aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado por este diretamente utilizada;

II - As aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Um ato originado de uma aeronave que tenha iniciado voo em território estrangeiro e produzido efeito no Brasil, será regido por leis brasileiras.

Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro.

A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem. Quando, contudo, uma aeronave Brasileira estiver em região não submetida a qualquer Estado (em alto mar), será aplicada a lei Brasileira à assistência, salvamento e abalroamento.

Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos no CBAer.

1.2 DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO E DO TRÁFEGO AÉREO

O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território e mar territorial.

Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo ou em pouso no território brasileiro, quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico inerentes ao tráfego aéreo ou às condições estabelecidas nas autorizações de voo, coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, devem ser cumpridas as disposições estabelecidas nos tratados, convenções e atos internacionais de que o Brasil seja parte, além das estabelecidas neste Código e nas Legislações Complementares.

Nenhuma aeronave militar ou civil, a serviço de outro país, poderá voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território brasileiro sem autorização.

É livre o tráfego de aeronave nacional a serviços aéreos privados mediante informações prévias sobre o voo planejado.

A utilização do espaço aéreo por qualquer aeronave fica sujeito às normas e condições estabelecidas, assim como as tarifas de uso dos auxílios de navegação em rota.

Estão isentas das tarifas as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Zonas de Proibição ou Restrição de Navegação Aérea:

Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado ao Poder Público:

I - fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo;

II - estabelecer rotas de entrada ou saída;

III - suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.



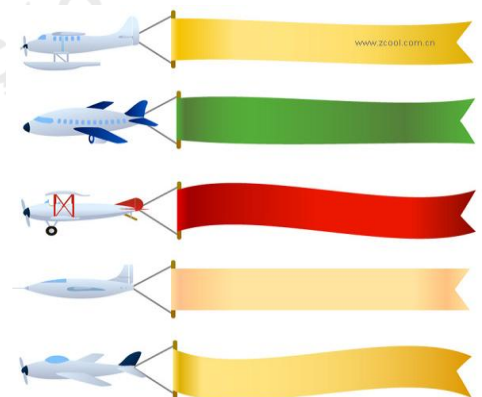
Fonte: www.dom7.com.br/www.acessenoticias.com.br/artedanavegacaoaerea.blogspot.com/www.tvguaimum.com

A prática de esportes aéreos, tais como o balonismo, as asas voadoras ou similares, assim como voos de treinamento só será feita em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

Deverão ter, também, prévia autorização as aeronaves para uso em publicidade, área para esporte (acrobacias), pouso de emergência e pouso forçado.

A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tal como a publicidade, submetem-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados.

Não está proibido voos de aeronaves em testes de fabricação, desde que sejam observadas as normas fixadas pela autoridade aeronáutica.



Fonte: gfx9.com

Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano. A falta de garantia autoriza o sequestro da aeronave e a sua retenção até que a reparação se efetive.

O lançamento de coisas a bordo de aeronave dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder à anotação no Diário de Bordo e, ao final do voo, de imediato comunicar a autoridade aeronáutica competente.

O prejuízo decorrente do sobrevoo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

É proibido efetuar, com qualquer aeronave, voos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Excetuam-se da proibição, os voos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

O **Comandante** que receber ordem de pouso deve efetuar-lo imediatamente no local indicado. Se razões técnicas impedirem o pouso no local indicado, o Comandante deverá se dirigir ao órgão controlador para que seja determinada uma nova alternativa de pouso com melhores condições de segurança.

No caso de desobediência às ordens recebidas, serão utilizados meios para se interceptar ou deter a aeronave.

Caso haja esta interceptação, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave.

Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

- Marcas de nacionalidade e matrícula com os respectivos certificados;

- Equipamentos de navegação, de comunicação e de salvamento (bote salva-vidas, rádio, megafone, machadinha, etc.);

Marca de Nacionalidade e Matrícula



Fonte: 12horasnotciasobreaviacao.blogspot.com

- Tripulação habilitada, portadora dos respectivos certificados;
- Diário de Bordo;

- Lista de passageiros;
- Manifesto de carga (caso transporte algo) ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, armas de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.



Fonte: www.portaldoviador.com

O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

Da Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, seu primeiro pouso e última decolagem em *aeroporto internacional*. **Aeroporto Internacional:** caracteriza-se por possuir **Polícia Federal, Alfândega e Incinerador**.



Fonte: vistobrasil.com.br

Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infra-estrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infra-estrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

Da Infraestrutura Aeroportuária

Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

- O sistema aeroportuário;
- O sistema de proteção ao voo;
- O sistema de segurança de voo;
- O sistema de Registro Aeronáutico Brasileiro;
- O sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;
- O sistema de facilitação, segurança e coordenação do transporte aéreo;
- O sistema de formação e adestramento de pessoal destinado à navegação aérea e à infraestrutura aeronáutica;
- O sistema da indústria aeronáutica;
- O sistema de serviços auxiliares;
- O sistema de coordenação da infraestrutura aeronáutica.

A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

Sistema é o conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica.

Do Sistema Aeroportuário

O sistema aeroportuário é constituído pelo *conjunto de aeródromos* brasileiros, com todas as pistas de pouso e de táxi, *pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros* e as *respectivas facilidades*.

São facilidades: o balizamento diurno e noturno, a iluminação do pátio, serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica, área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semiautomático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica.

Aeródromo: é toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Eles são classificados em **CIVIS** e **MILITARES** e podem ser *terrestres, aquáticos* ou *flutuantes*.



Fonte: pt.mashpedia.com/ www.naval.com.br/ pt.wikinoticia.com

O aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis e o militar ao uso de aeronaves militares, podendo haver exceção no sentido de se possibilitar o pouso de aeronaves militares em aeródromos civis e o de aeronaves civis em aeródromos militares, desde que obedecidas as prescrições estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

Os aeródromos civis podem ser PÚBLICOS e PRIVADOS e nenhum deles poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado. Os aeródromos públicos e privados serão abertos ao tráfego através de processo, respectivamente, de homologação e registro.

Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial.

Aeroportos: são aeródromos públicos, dotados de *instalações* e *facilidades* para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Helipontos: são os aeródromos destinados exclusivamente a helicópteros;

Heliportos: são helipontos públicos, dotados de *instalações* e *facilidades* para apoio de operações de helicópteros e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Os aeroportos e heliportos serão classificados por ato administrativo que fixará as características de cada classe.

Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras na realização de serviços internacionais, regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

1.3 AERONAVES

Aeronave é todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas e cargas. Ex.: helicópteros, aviões, hidroaviões, etc.

Elas são classificadas em CIVIS e MILITARES. As civis dividem-se em públicas e privadas.

Consideram-se militares as aeronaves integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares.

Aeronaves Civis Públicas: são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei, sendo todas as demais privadas.

Aeronaves Civis Privadas: são aquelas pertencentes a particulares, de uso próprio, como, por exemplo, jatinhos particulares. Se essas aeronaves forem usadas para fins lucrativos serão denominadas de natureza comercial (ex.: DHL - empresa que possui jatos próprios e os utiliza para entrega de cargas e encomendas expressas).

1.4 DA NACIONALIDADE, MATRÍCULA E AERONAVEGABILIDADE

A aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que esteja matriculada. O Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, no ato da inscrição e após vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave, expedindo os respectivos certificados.

A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

A matrícula de aeronave já matriculada em outro Estado pode ser efetuada pelo novo adquirente, mediante a comprovação da transferência da propriedade, ou pelo explorador, mediante o expresse consentimento do titular do domínio.

As marcas de nacionalidade e matrícula serão canceladas:

I - a pedido do proprietário ou explorador quando deva inscrevê-la em outro Estado, desde que não exista proibição legal;

II - *ex officio* quando matriculada em outro país;

III - quando ocorrer o abandono ou perecimento da aeronave.

As inscrições constantes do Registro Aeronáutico Brasileiro serão averbadas no certificado de matrícula da aeronave.

Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

1.5 TRIPULAÇÃO

São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

A função remunerada a bordo de *aeronaves nacionais* é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e reservada a *brasileiros natos ou naturalizados*.

No *serviço aéreo internacional* poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda **1/3 (um terço)** dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisório, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros, desde que o contrato de trabalho não exceda 06 (seis) meses.

Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

1.6 DAS LICENÇAS E CERTIFICADOS

Licenciamento e Habilitação

As diretrizes acerca da concessão de licença e dos certificados (de habilitação técnica e médico aeronáutico) para os comissários de bordo são regidas pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 63 (RBHA 63), aprovado pela Portaria 130/DGAC, de 13 de Fevereiro de 2006, em conformidade com os padrões estabelecidos no anexo I da OACI.

A licença de tripulantes, os certificados de habilitação técnica (CHT) e os certificados médico aeronáutico (CMA) serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido. Da mesma forma ocorre com o brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

Cessada a validade do CHT e do CMA, o titular da licença ficará **impedido** do exercício da função nela especificada.

Ainda, sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Do resultado dos exames especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à Junta médica.

Qualquer dos certificados poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença. Cabendo recurso do interessado à Comissão técnica especializada ou à Junta médica.

Como se tornar um Comissário de Bordo

Depois de passar pelo ensino-aprendizagem e aprovado por uma das Escolas homologadas, você deverá submeter-se às provas que compõem o exame da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Após a aprovação neste exame, o candidato poderá ingressar em uma empresa aérea, segundo critérios de seleção da própria empregadora.

Admitido, o candidato contratado deverá receber instruções teórica e prática sobre o equipamento (avião), em uma aeronave propriamente dita (no solo) ou em um "mock-up" (simulador), específicas para o tipo de aeronave na qual o aluno irá habilitar-se, num total mínimo de 27 horas-aula.

A empresa oferecerá estágio em voo de, no mínimo, 15 horas, sendo que, destas, deverá ser destinada 01 (uma) hora para realização de cheque (exame prático) aplicado por profissionais credenciados pela ANAC.

Comprovado o estágio em voo e ocorrendo a aprovação no cheque, a empresa solicitará à ANAC ou nas Unidades Regionais, a expedição da licença e do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) do contratado, com os quais o Comissário poderá desempenhar suas atividades profissionais.

Da Licença

Para conseguir a licença de comissário de voo (CMS), o candidato deverá ter 18 anos, 2º grau completo e frequentar uma Unidade de Instrução Profissional (entidade homologada pela ANAC), a fim de cumprir o Programa de Instrução Teórica e Prática estabelecido no Manual de Curso de Comissário de Voo (MMA 58-11, de 28 de Março de 1995), com carga horária total, mínima, de 138 horas/aula.

A licença de voo para comissário será concedida ao candidato, quando atendidos os seguintes requisitos:

- ➔ Ter completado 18 anos;
- ➔ Ter concluído com aproveitamento o 2º grau (ensino médio);
- ➔ Ter sido aprovado em curso homologado pela ANAC;
- ➔ Ter sido aprovado em banca de exames da ANAC;
- ➔ Ter o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 2ª classe válido, segundo instruções fornecidas pelo RBAC 67.

A banca examinadora da ANAC irá analisar, em quatro blocos, o conhecimento específico das seguintes matérias: Comissário de Voo, Sistema de Aviação Civil, Regulamentação da Aviação Civil, Regulamentação da Profissão do Aeronauta, Segurança de Voo, Conhecimentos Básicos sobre Aeronave, Meteorologia, Navegação Aérea, Aspectos fisiológicos da Atividade do Comissário de Voo, Primeiros Socorros na Aviação Civil, Emergência a Bordo, Sobrevivência.

A licença de voo tem caráter permanente. O portador da licença, se desejar reassumir sua profissão de aeronauta depois de determinado período de inatividade, não terá necessidade de se submeter a novos exames na ANAC para comprovar conhecimento das matérias mencionadas anteriormente.

Certificado de Habilitação Técnica (CHT)

Será concedido ao titular da licença de voo após o candidato ter cumprido as seguintes determinações:

- a) Comprovar conhecimentos técnicos e práticos relativos ao equipamento que irá tripular;
- b) Demonstrar em teste prático, competência nos aspectos de ordem técnica para o desempenho de suas funções e ser checado;
- c) É de **02 (dois) anos a validade deste certificado**;
- d) A revalidação do CHT ocorrerá após o titular da licença ter cumprido as seguintes exigências:
 - Realizar curso de atualização das aeronaves para as quais está habilitado sob responsabilidade da empresa;
 - Realizar prova de conhecimento sobre tais aeronaves pela ANAC;
 - Comprovar que exerceu suas funções, voando um mínimo de 100 (cem) horas em 01 (um) ano.
- e) O CHT é o documento que regula a utilização da respectiva licença.

Certificado Médico Aeronáutico (CMA)

O exame de saúde pericial tem o objetivo de certificar a aptidão física e mental de tripulantes, considerando o exercício de cada função. A certificação médica busca limitar o risco à segurança do voo decorrente de problemas de saúde, tendo validade específica de acordo com a classe, função, idade e outras possíveis condições médicas.

As classes do CMA são:

- 1ª classe:** piloto de linha aérea, piloto comercial e piloto privado com habilitação IFR.
- 2ª classe:** piloto privado, comissário de voo, operador de equipamentos especiais, mecânico de voo e piloto de balão livre.

4ª classe: piloto de aeronave leve e piloto de planador.

O CMA será concedido mediante exame de saúde feito pelo Comando da Aeronáutica e a responsabilidade de revalidação dos certificados (CHT e CMA) é do próprio aeronauta.

LICENÇA	PERMANENTE (prova da ANAC)	
CHT	VÁLIDADE DE 02 ANOS	
CMA (de 2ª classe)	< 40 anos	05 anos
	≥ 40 anos e < 50 anos	02 anos
	≥ 50 anos	01 ano

Disposições Gerais

Cessada a validade dos certificados, o titular da licença ficará privado do exercício das funções se os certificados não forem revalidados.

A validade das licenças e certificados estrangeiros regula-se por convenções entre o Brasil e os demais países.

No caso de estrangeiros fazerem curso no Brasil, as licenças serão emitidas com ressalvas – válidas apenas para voos internacionais.

O comissário de origem portuguesa só conseguirá licença sem esta ressalva se comprovar à ANAC, através de documento expedido pela Polícia Federal, de igualdade de direitos.

Será cassado o certificado da aeronave, do tripulante ou de autorização de serviços aéreos nos seguintes casos:

- Perda do nível de aptidão técnica ou física;
- Procedimentos no exercício da função que revelem falta de idoneidade profissional;
- Utilização da aeronave para a prática de contrabando.

1.7 DO COMANDANTE DE AERONAVE

Toda aeronave terá um comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem. O nome do comandante e dos demais tripulantes deverá constar, obrigatoriamente, no Diário de Bordo.

O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. É, ainda, responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado delas.

Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante ao:

- I - limite da jornada de trabalho;
- II - limites de voo;
- III - intervalos de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Durante esse período, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e, por conta disso, poderá:

- I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;
- II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;
- III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo.

O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares acima descritas e executadas sem excesso de poder.

Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

Todas as decisões tomadas pelo Comandante deverão ser registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, sua natureza (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infraestrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

O Diário de Bordo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

O Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito. Em caso de mal súbito ou óbito de pessoas, o Comandante providenciará, na primeira escala, o comparecimento de médicos ou da autoridade policial local, para que sejam tomadas as medidas cabíveis.

1.8 DOS SERVIÇOS AÉREOS

Transporte Aéreo Regular Internacional: Poderá ser feito por empresas nacionais e estrangeiras, estando sempre submetidas às disposições dos tratados e acordos bilaterais entre os países.

Designação de Empresas Brasileiras: O Governo Brasileiro designará as empresas para o serviço de transporte aéreo internacional. Essa designação tem como objetivo *melhor rendimento econômico, estimular turismo receptivo e contribuir para maior intercâmbio político, econômico e cultural.*

Após a designação pelo Governo Brasileiro para prestar os serviços de transporte aéreo internacional, caberá às empresas designadas providenciarem a *autorização de funcionamento* junto ao país onde pretendem operar.

Designação de Empresas Estrangeiras: Para operar no Brasil, a empresa estrangeira de transporte aéreo *deverá ser designada pelo Governo do próprio país* e, após isso, obter *autorização de funcionamento* no Brasil e *autorização para operar serviços aéreos*.

Nota: A *designação* é ato de Governo para Governo, por via diplomática, enquanto os pedidos de *autorização* são atos da própria empresa com o país de interesse.

Autorização para Funcionamento da Empresa: Para autorização de funcionamento no país de interesse, a Empresa deverá apresentar vários documentos, entre eles, o estatuto social, a relação de acionistas (com todos os dados pessoais disponíveis), o último balanço mercantil, o instrumento de nomeação do representante legal no Brasil.

As Empresas que pretendem funcionar no Brasil são obrigadas a ter permanentemente representantes no Brasil com plenos poderes para tratar de quaisquer assuntos e os resolver definitivamente (carta branca).

No caso de falência decretada fora do país, perdurarão os poderes do representante até que outro seja nomeado, e os bens e valores da empresa não serão liberados para transferência ao exterior, enquanto não forem pagos os credores domiciliados no Brasil.

Ainda, todas as alterações feitas em seu estatuto dependerão da aprovação do Governo Federal Brasileiro para que surta efeito aqui.

Essa autorização poderá ser cassada *em caso de falência e se os serviços forem suspensos pela própria empresa por período excedente há 06 meses*.

Autorização para Operar: A empresa estrangeira, designada pelo governo de seu país e autorizada a funcionar no Brasil, deverá obter autorização para iniciar a operar, em caráter definitivo, os serviços aéreos internacionais, apresentando à autoridade aeronáutica:

- Os planos operacionais e técnicos;
- As tarifas que pretende aplicar nas escalas de voos regulares;
- Os horários que pretende observar.

Toda modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no Território Nacional, bem assim a suspensão provisória ou definitiva dos serviços e o restabelecimento de escalas autorizadas, dependerá de autorização da autoridade aeronáutica, se não for estabelecido de modo diferente em Acordo Bilateral.

Autorização de agência estrangeira que não opere serviços no Brasil: As empresas aéreas estrangeiras que não operem no Brasil, não poderão funcionar no território nacional ou nele manter agência, sucursal, filial, gerência, representação ou escritório, a menos que possuam autorização (dada pela Aeronáutica) para a venda de bilhete aéreo ou de carga.

Transporte Aéreo Doméstico: Considera-se doméstico e é regido pelo CBAer todo o transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.

O transporte aéreo não perderá o caráter de doméstico se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro seus pontos de partida e de destino.

Contrato de Transporte Aéreo: Pelo contrato, o empresário obriga-se a transportar passageiros, bagagens, cargas, encomendas, mediante uma contrapartida, que é o pagamento.

Considera-se que existe um só contrato de transporte, quando ajustado num único ato jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagem, ainda que executado, sucessivamente, por mais de um transportador.

Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, nota de bagagem ou conhecimento de carga não prejudica a existência e eficácia do respectivo contrato.

Contrato de Transporte de Passageiros

Bilhete de passagem:

No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar o respectivo bilhete individual ou coletivo de passagem, que deverá indicar o lugar e a data da emissão, os pontos de partida e destino, assim como o nome dos transportadores.

O bilhete de passagem terá a *validade de 01 (um) ano, a partir de sua data de emissão.*

O passageiro tem direito ao reembolso do valor já pago do bilhete se o transportador vier a cancelar a viagem.

A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas a vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço.

A execução do contrato de transporte aéreo de passageiro compreende as operações de embarque e desembarque, além das efetuadas a bordo da aeronave.

Considera-se operação de embarque a que se realiza desde quando o passageiro, já despachado no aeroporto, transpõe o limite da área destinada ao público em geral e entra na respectiva aeronave, abrangendo o percurso feito a pé, por meios mecânicos ou com utilização de viaturas.

A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de interseção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

Nota de bagagem:

No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 02 (duas) vias, com a indicação de lugar da emissão, com pontos de partida e de destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir seu bom estado.

Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

1.9 ATRASOS, CANCELAMENTOS DE VOOS E PRETERIÇÃO DE EMBARQUE

Nos casos de atraso e cancelamento de voo e preterição de embarque (embarque não realizado por motivo de segurança operacional, troca de aeronave, *overbooking*, etc.), o passageiro que comparecer para embarque tem direito a *assistência material*, que envolve **comunicação, alimentação e acomodação**.

Essas medidas têm como objetivo minimizar o desconforto dos passageiros enquanto aguardam seu voo, atendendo às suas necessidades imediatas. A assistência é oferecida gradualmente, pela empresa aérea, de acordo com o tempo de espera, contado a partir do momento em que houve o atraso, cancelamento ou preterição de embarque, conforme demonstrado a seguir:

→ **A partir de 01 hora:** comunicação (internet, telefonemas, etc.).

→ **A partir de 02 horas:** alimentação (lanche, bebidas, etc.).

→ **A partir de 04 horas:** acomodação ou hospedagem (se for o caso) e transporte do aeroporto ao local de acomodação. Se você estiver no local de seu domicílio, a empresa poderá oferecer apenas o transporte para sua residência e desta para o aeroporto.

Se o atraso for superior a 04 horas (ou a empresa já tenha a estimativa de que o voo atrasará esse tempo), ou houver cancelamento de voo ou preterição de embarque, a empresa aérea deverá oferecer ao passageiro, além da assistência material, opções de reacomodação ou reembolso.

Direitos dos passageiros em caso de atraso de voo superior a 04 horas

Se estiver no aeroporto de partida	Se estiver em aeroporto de escala ou conexão
Receber o reembolso integral, incluindo a tarifa de embarque. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material	Receber o reembolso integral e retornar ao aeroporto de origem, sem nenhum custo. A empresa deverá oferecer assistência material.
Remarcar o voo para data e horário de sua conveniência, sem custo. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.	Permanecer na localidade onde ocorreu a interrupção e receber o reembolso do trecho não utilizado. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
Embarcar no próximo voo da mesma empresa, se houver disponibilidade de lugares, para o mesmo destino. A empresa deverá oferecer assistência material.	Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.
	Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.
	Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.

Direitos dos passageiros em caso de cancelamento de voo

Se estiver no aeroporto de partida	Se estiver em aeroporto de escala ou conexão
Receber o reembolso integral, incluindo a tarifa de embarque. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.	Receber o reembolso integral e retornar ao aeroporto de origem, sem nenhum custo. A empresa deverá oferecer assistência material.
Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.	Permanecer na localidade onde ocorreu a interrupção e receber o reembolso do trecho não utilizado. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.	Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
	Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.
	Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.

Preterição de embarque

A preterição de embarque (embarque não realizado por motivo de segurança operacional, troca de aeronave, *overbooking*, etc.) ocorre na situação em que o passageiro teve o seu embarque negado, mesmo tendo cumprido todos os requisitos para o embarque.

Logo que a empresa constatar que há possibilidade de preterição, deverá procurar por voluntários que aceitem embarcar em outro voo, mediante a oferta de compensações (dinheiro, bilhetes extras, milhas, diárias em hotéis, etc.). Caso você aceite essa compensação, a empresa poderá solicitar a assinatura de um recibo, comprovando que foi aceita a proposta.

Caso você não aceite a compensação, e seja preterido, caberá à empresa aérea oferecer alternativas de reacomodação e reembolso, além da assistência material.

Se estiver no aeroporto de partida	Se estiver em aeroporto de escala ou conexão
Receber o reembolso integral, incluindo a tarifa de embarque. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.	Receber o reembolso integral e retornar ao aeroporto de origem, sem nenhum custo. A empresa deverá oferecer assistência material.
Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.	Permanecer na localidade onde ocorreu a interrupção e receber o reembolso do trecho não utilizado. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.	Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.	Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.
	Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.

Outras informações sobre reembolso nos casos de atraso de voo superior a 04 horas, cancelamento ou preterição

Caso o voo atrase por mais de 04 horas, seja cancelado ou, ainda, o passageiro tenha seu embarque negado (preterição de embarque), a empresa deverá reembolsar o passageiro de acordo com a forma de pagamento utilizada na compra da passagem.

A devolução dos valores já quitados e recebidos pela empresa aérea (compra à vista em dinheiro, cheque compensado ou débito em conta corrente) deverá ser imediata, em dinheiro ou por meio de crédito em conta bancária.

Se a passagem aérea foi financiada no cartão de crédito e tem parcelas a vencer, o reembolso obedecerá às regras da administradora do cartão.

As providências para o reembolso devem ser imediatas. Se for do interesse do passageiro, a empresa poderá oferecer, em vez de reembolso, créditos em programas de milhagem.

Dicas importantes

A assistência material deverá ser oferecida também aos passageiros que já estiverem a bordo da aeronave, em solo, no que for cabível.

A empresa poderá suspender a prestação da assistência material para proceder ao embarque imediato.

Os direitos a assistência material, reacomodação e reembolso são devidos mesmo nos casos em que o atraso, cancelamento ou preterição tenha sido causado por condições meteorológicas adversas.

1.10 INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Órgãos Administrativos Competentes

O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas no CBAer e na legislação complementar, especialmente as relativas à tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamentos.

Não se compreendem na competência do órgão as infrações sujeitas à legislação tributária.

Providências Administrativas

Na infração aos preceitos do CBAer ou de legislação complementar, a autoridade aeronáutica pode tomar as seguintes providências administrativas:

- ➔ Multa;
- ➔ Suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- ➔ Cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- ➔ Detenção, interdição ou apreensão de aeronaves ou do material transportado;
- ➔ Intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

A autoridade poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoa ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Toda vez que se verifique a ocorrência de infração, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

Tratando-se de crime, em que se deva deter membro de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica concomitantemente a providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

É assegurado o direito a ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimento instaurado para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

A aplicação das providências ou penalidades administrativas, previstas no CBAer, não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades, de penalidades cabíveis.

Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração do CBAer.

A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida de suspensão de qualquer dos certificados ou autorização ou permissão.

A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogado uma vez por igual período.

A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, antes empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

A empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no País será sujeita a multa e, na hipótese de reincidência, a suspensão ou cassação da autorização de funcionamento no caso de não atender:

I - aos requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados, no que se refere ao funcionamento de empresas de transporte aéreo.

II - as leis e regulamentos relativos a:

- a) Entrada e saída de aeronaves;
- b) Sua exploração ou navegação durante a permanência no território ou espaço aéreo brasileiro;
- c) Entrada e saída de passageiros;
- d) Tripulação ou carga;
- e) Despacho;
- f) Imigração;
- g) Alfândega;
- h) Higiene;
- i) Saúde.

III - as tarifas, itinerários, frequência e horários aprovados, as condições contidas nas respectivas autorizações, a conservação e manutenção de seu equipamento de voo no que se relaciona com a segurança e

eficiência do serviço, ou a proibição de embarcar e desembarcar passageiros ou carga em voo de simples trânsito;

IV - a legislação interna, em seus atos e operações no Brasil, em igualdade com as congêneres nacionais.

Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou a operadores de aeronaves

Será aplicada multa, suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação, expedidos segundo as regras do CBAer, nos seguintes casos:

- ✓ Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;
- ✓ Execução dos serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;
- ✓ Cessão ou transferência da concessão, autorização ou permissão, em licença da autoridade aeronáutica;
- ✓ Transferência, direta ou indireta, da execução dos serviços aéreos concedidos ou autorizados;
- ✓ Fornecimento de dados, informações ou estatística inexata ou adulterada;
- ✓ Recusa de exibição de livros, documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;
- ✓ Atraso no pagamento de preços específicos pela utilização de áreas aeroportuárias, fora do prazo de estabelecimento no respectivo instrumento.

A cassação dependerá de inquérito administrativo no curso do qual será assegurada defesa ao infrator.

A suspensão poderá ser por prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso de aeronaves:

- a) Utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) Utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB;
- c) Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

- d)** Utilizar ou empregar aeronaves sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
- e)** Utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
- f)** Utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
- g)** Utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
- h)** Introduzir aeronave no País ou utilizá-la sem autorização de sobrevoo;
- i)** Lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica;
- j)** Alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
- k)** Transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;
- l)** Lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo em caso de alijamento;
- m)** Transladar aeronave sem licença;
- n)** Recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
- o)** Realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
- p)** Realizar voo com equipamentos para levantamento aerofotográfico, sem autorização do órgão competente;
- q)** Transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
- r)** Realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
- s)** Realizar voo por instrumento com aeronave não homologada para esse tipo de operação;
- t)** Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada para este tipo de operação;
- u)** Realizar voo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não habilitado para tal;
- v)** Operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para este tipo de operação;
- w)** Explorar sistematicamente serviços de táxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
- x)** Operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.

II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

- a)** Preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
- b)** Impedir ou dificultar a ação de agentes públicos devidamente credenciados no exercício de missão oficial;
- c)** Pilotar aeronave sem portar documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
- d)** Tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
- e)** Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
- f)** Utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
- g)** Desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
- h)** Infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre as tarifas;
- i)** Desobedecer aos regulamentos e normas do tráfego aéreo;
- j)** Inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
- k)** Inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
- l)** Desobedecer às normas que regulam a estada, a permanência e a saída de estrangeiro;
- m)** Infringir regra, normas de cláusulas e convenções ou atos internacionais;
- n)** Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
- o)** Permitir, por meio de ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho em desacordo com a licença, quando necessária;
- p)** Exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de hora de trabalho ou de voo;
- q)** Operar aeronave em estado de embriaguez;
- r)** Taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;
- s)** Retirar-se da aeronave com motor ligado sem tripulante a bordo;
- t)** Operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- u)** Ministras instruções de voo sem estar habilitado.



Esperamos que os assuntos aqui abordados tenham trazido luz sobre os muitos enfoques que abrangem a Regulamentação da Aviação Civil.



Anotações

ES

Aerotá
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL